ROK XVIII Warszawa, kwiecień 1937 r. Nr 4 (264)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

CZY TAK BYĆ MUSI?

Z doniesień prasy codziennej wiadomo, że wysiłki mające na celu zniesienie lub obniżenie podatku specjalnego od uposażeń pracowników państwowych mimo poparcia ze strony licznych, poważnych posłów i senatorów skończyły się niepowodzeniem i że pobór tego podatku przedłużony został do końca roku budżetowego t. j. do końca marca 1938 r. Co więcej, w toku dyskusji budżetowej ujawnione zostały pewno poglądy i zapatrywania kierowników polityki gospodarczej państwa, które uznać musimy nie tylko za bardzo znamienne dla oceny naszego położenia, ale i za nad wyraz groźne i niepokojące, zwłaszcza w związku z rozwojem sytuacji gospodarczej, która charakteryzuje się zwyżką cen i kosztów utrzymania.

Wspomniane zapatrywania zasługują na bliższe rozpatrzenie i na dokładne omówienie i nie mogą przebrzmieć bez echa w opinii pracowniczej.

Na posiedzeniu Komisji Budżetowej Senatu dnia 18 marca 1937 r. powiedział p. Wicepremier i Minister Skarbu inż. Kwiatkowski, co następuje (cytujemy według „Gazety Polskiej" Nr. 51/37 z dn. 20 marca 1937 r.):

„Z tym ściśle wiąże się kwestia specjalnego podatku od uposażeń. Muszę kategorycznie sprzeciwić się podważaniu zasady poboru tego podatku przez cały rok budżetowy 1937/38... Zdaję sobie sprawę, iż wysiłek zrównoważenia budżetu spada największym ciężarem na urzędnika. Podobnie jednak, jeśli warsztat prywatny znajdzie się w trudnościach gospodarczych, to przede wszvstkim odbija się to na jego pracownikach... Forma podatku, choćby ciężkiego, jest niewątpliwie zdrowsza od systemu pożyczek zaciąganych pod taką lub inną postacią zazwyczaj od urzędników...

Logicznym wyjściem z obecnej sytuacji jest reforma płac urzędniczych i przywrócenie normalnego podatku dochodowego, który dawniej został skasowany. Przy przyszłym preliminarzu budżetowym rząd zamierza wnieść odpowiedni projekt ustawy. Nie umiem obecnie określić, z jakiej części podatku specjalnego Państwo będzie mogło zrezygnować przy tej reformie".

Uzupełnieniem i niejako „zaokrągleniem" tej opinii o stosunku uposażeń i zaopatrzeń urzędniczych do zagadnienia równowagi budżetu jest oświadczenie p. Wiceministra Skarbu Grodyńskiego złożone przy innej zresztą sposobności na Komisji Budżetowej Sejmu (cytujemy znowu za „Gazetą Polską"):

„Obecnie do preliminarza budżetowego wstawiamy — oświadczył p. Wiceminister Grodyński — w granicach równowagi budżetowej odpowiednie kwoty na pewne korektury dekretu z r. 1935. Chciałbym aby właśnie w ten sposób, a nie inny było oceniane zagadnienie emerytalne. Wtedy kwestia takiej czy innej sprawiedliwości będzie musiała ustąpić miejsca najważniejszej dla nas sprawiedliwości — równowadze budżetu Państwa".

Przytoczone twierdzenia wymagają przede wszystkim pewnych sprostowań faktycznych.

Zasada poboru podatku specjalnego przez cały rok budżetowy 1937/8, której p. Wicepremier broni z taką energią, jest zasadą bardzo świeżego stempla a nawet mamy pewne wątpliwości czy wogóle może być uważana za jakąkolwiek zasadę. Rozstrzygającym jest zdaniem naszym brzmienie normującego tę sprawę dekretu P. Prezydenta Rzeczypospolitej, który określa wyraźnie termin poboru tego podatku tylko do dnia 31 grudnia 1937 r., a więc nie przez cały rok budżetowy 1937/8. Taki termin określony został właśnie na wniosek i według zasad wskazanych przez tegoż samego p. Ministra Kwiatkowskiego, który na posiedzeniu Sejmu dn. 29 października 1935 stwierdził wyraźnie, że **maksymalny** termin dla projektowanych podówczas zarządzeń restrykcyjnych, do których należy właśnie omawiany podatek, ustalony zostanie na 2 lata, że zaś wprowadzono podatek ten od dnia 1 grudnia 1935 — a więc i tutaj zasada ustalona w r. 1935 nie odpowiada bynajmniej zasadzie, której, zdaniem p. Wicepremiera, w 1937 r. bezwarunkowo naruszać nie wolno.

Nie wiemy, co wpłynęło na zmianę tej zasady i nie możemy osądzić, czy p. Wicepremier pomylił się w 1935 r. w swoich obliczeniach i przewidywaniach, czy też może wolał on podówczas nie mówić całej prawdy, aby złagodzić w ten sposób wrażenie swoich, tak dotkliwych dla pracowników, zarządzeń. Na wszelki jednakże wypadek warto było by zastanowić się, czy nie istnieją środ-

ki i sposoby przy pomocy których możnaby uniknąć na przyszłość podobnych sytuacji. Zmiana zasad głoszonych publicznie przez kierowników nawy państwowej, podważa zaufanie w wartość i powagę oświadczeń przedstawicieli rządu, budzi najzupełniej zrozumiałe i w całej pełni uzasadnione rozgoryczenie i wywiera wpływ wyraźnie destrukcyjny na psychikę szerokich rzesz pracowniczych, co nie jest i nie powinno być dla Państwa rzeczą obojętną. Ponadto tą drogą rząd sam sobie utrudnia sytuację — nie sposób bowiem w tych warunkach nabrać przekonania o rzeczywistej niewzruszalności zasad, które w łonie samego rządu tak łatwo ulegają zmianom.

Twierdzenie, jakoby podatek dochodowy od uposażeń pracowniczych został skasowany jest nieścisłe. Owszem, zwolniono z okazji osławionej „reformy uposażeń", przeprowadzonej w latach 1933/34 od podatku dochodowego wysokich dygnitarzy, podwyższając im równocześnie uposażenia o kilkaset procent i przyznając im ponadto wysokie dodatki funkcyjne. Ale olbrzymiej, przytłaczającej ilością masie pracowników niższych i średnich grup uposażenia „wkalkulowano" cały co do grosza podatek dochodowy w ich uposażenia o czym świadczy nie tylko tekst normujących tę sprawę dekretów, lecz także oficjalny do nich komentarz, zawarty w oświadczeniach ówczesnych przedstawicieli rządu. Jeśli zaś podatku tego nie oblicza się teraz i nie potrąca oddzielnie — to nie jest to bynajmniej dowodem, że podatek ten został skasowany, lecz tylko, że tą drogą uproszczono formalności manipulacyjno - rachunkowe, na czym Państwo dodatkowo zyskuje.

I znowu, według naszego głębokiego przekonania należałoby jakoś zapobiec, aby przemówienia wygłaszane imieniem rządu z wysokości trybuny parlamentarnej nie pozostawiały za sobą ujemnego wrażenia wynikającego z takich niedomówień czy niedopatrzeń. Omawiany ustęp wzbudził wśród zainteresowanych pracowników bardzo głębokie zaniepokojenie, uzasadnia bowiem obawę, że rząd, przy projektowanej następnej reformie uposażeń może zapomnieć o podatku dochodowym opłacanym obecnie przez pracowników i, dzięki temu przeoczeniu, może zdążać do obciążenia ich podatkiem podwójnym.

Omówione powyżej dwie kwestie, aczkolwiek ważne i doniosłe znajdują się jednakże niejako na marginesie istoty zagadnienia, które polega na stosunku miarodajnych czynników rządowych do potrzeb i interesów pracowników państwowych.

Nikt zapewne nie będzie miał za złe kierownikom polityki gospodarczej Państwa, że o tym stosunku powiedzieli szczerze i otwarcie prawdę, przeciwnie, należy się im za to prawdziwa wdzięczność z naszej strony. Z powodzi frazesów i pięknych a czułych słówek, którymi maskowano systematyczne obniżanie uposażeń pracowniczych wyłoniła się dzięki omawianym oświadczeniom naga, szczera i — powiedzmy otwarcie — nieco szorstka i bezlitosna prawda.

Rząd zdaje sobie dokładnie sprawę, że ciężar utrzymania równowagi budżetu spada głównie na pracowników i że to oni właśnie, obojętne w jakiej formie, czy w postaci podatków czy pożyczek, muszą na rzecz tej równowagi ponosić ofiary. Nie widzi rząd w tym nic dziwnego, tak przecież jest również w warsztatach prywatnych. Nad moralną stroną tego zagadnienia rząd nie zastanawia się zbytnio, uznaje bowiem jedną tylko sprawiedliwość — sprawiedliwość równowagi budżetu.

Tak jest rzeczywiście i to trwa niezmiennie od wielu, wielu lat. Pytanie tylko czy tak być musi, czy nie mogłoby być inaczej? Jest w Polsce trzydzieści kilka milionów ludzi, są wśród nich warstwy posiadające, zasobne, bogatsze bez porównania od pracowników państwowych. No i zalega w urzędach skarbowych 15 milionów niezrealizowanych nakazów egzekucyjnych na sumę około 700 milionów złotych, sumę, która przekracza kilkakrotnie roczne oszczędności, uzyskiwane na zniżce uposażeń pracowniczych.

Dlaczego Państwo nie sięga do tych należności, dlaczego nie ucieka się do podwyższenia podatku dochodowego od wysokich zysków, dlaczego nie pociąga do świadczeń na rzecz równowagi budżetu tych warstw, które z państwa najwięcej korzystają, które tuczą się drogą pośrednią z wydatków budżetowych, które bytują wygodnie i dostatnio nawet w dobie straszliwego kryzysu, które, według słów własnych p. wicepremiera, „doprowadziły do mistrzowstwa system uciekania od wszelkich podatków, utajania dochodów i zysków, a utrzymywania życia na wysokim poziomie, jakby dla prowokacji istniejącej nędzy ludzkiej"?

Dlaczego Państwo ochrania te warstwy, opancerzone w stanie swego posiadania za zgodą i aprobatą rządu barierami celnymi, dumpingową polityką eksportową, premiami wywozowymi, zamówieniami rządowymi oraz dziesiątkami i setkami konwencji i umów gospodarczych, które pozwalają im łupić skórę ze zwyczajnego obywatela, dlaczego dopuszcza, aby każda trudność gospodarcza w warsztacie pracy odbijała się przede wszystkich na pracownikach a nie na właścicielu tego warsztatu?

Dlatego, oczywiście, że nie chce bo tego wymagają wyznawane przez sfery rządzące zasady i poglądy ustrojowe, gospodarcze i polityczne. Święte prawo „godziwego" zysku zezwalającego na prywatną kapitalizację, niewzruszalna konieczność utrzymania produkcji dla zysku prywatnego na „poziomie opłacalności" wstrzymuje czynniki rządowe przed każdym ostrzejszym wystąpieniem przeciwko t. zw. sferom gospodarczym. Koszty stosowania tych zasad i panowania tego ustroju ponoszą pracownicy państwowi.

Oczywista i bijąca w oczy zależność doli pracowniczej od panującego systemu ekonomicznego jest tuszowana i zaciemniana podkreślaniem obowiązków wobec Państwa, ustawicznymi apelami do wyrzeczeń i poświęceń dla ogólnego dobra. Pracowników państwowych nikt nie potrzebuje uczyć patriotyzmu a dowody swej ofiarności składają oni co dzień i na każdym kroku. Oni wszak cierpią od ustawicznych obniżek i redukcji, oni ponieśli ofiary ze swych uposażeń i zaopatrzeń, oni pokryli w lwiej części pożyczkę narodową i inwestycyjną, oni wreszcie, nawspół z pracownikami prywatnymi, utrzymywali ze swych ofiar bezrobotnych w ciągu ostatniej zimy, podczas gdy sfery posiadające znowu wykpiły się cynicznie od świadczeń na ten cel. Ale tak dłużej trwać nie może, cierpliwość mas jest wielka, jednak nie bezgraniczna. Pracownicy państwowi widzą dobrze, że polityka gospodarcza rządu jest nastawiona na tor sprzeczny z najżywotniejszymi ich interesami, wiedzą, że bynajmniej nie musi być tak, jak jest obecnie i że owa fiskalna sprawiedliwość, polegająca na równowadze budżetu jest sprawiedliwością jednostronną.

A jeśli już mowa jest o równowadze budżetu — wypada przypomnieć, że i my także mamy swój budżet, który musi być zrównoważony. Równowaga naszego budżetu, ustalona po wprowadzeniu podatku specjalnego i po „reformie" uposażeń z r. 1934 na poziomie głodowym została zachwiana zwyżką cen żywności. Nic tu nie pomoże przekonanie, że zwyżka ta jest gospodarczo korzystna i uzasadniona, skoro nam na życie nie wystarcza. Zwyżkowy ruch cen, hamowany, coprawda, jak dotąd przez rząd o tyle, przynajmniej, że nie przybrał na razie żywiołowego rozpędu, grozi nam zupełnym załamaniem podstaw egzystencji.

To są procesy gospodarcze od nas niezależne, a dla nas rozstrzygające. I jeśli zachwiana równowaga nie zostanie przywrócona, jeśli nie znajdą się skuteczne środki i sposoby na opanowanie drożyzny — stanie przed Państwem, bez względu na wszelkie niewzruszalne zasady, problemat zwyżki uposażeń, która przeprowadzona być musi pod grozą załamania podstaw normalnej pracy aparatu państwowego i normalnego funkcjonowania przedsiębiorstw państwowych.

ŻĄDAMY DOSTARCZENIA INSTRUKCJI R 1 W WYCIĄGU PRZYSTOSOWANYM DO POTRZEB SŁUŻBY PAROWOZOWEJ!

ŚWIĄTECZNE PRZEMÓWIENIE P. MINISTRA KOMUNIKACJI

Dnia 24 marca r. b. p. Minister Komunikacji pułk. J. Ulrych wygłosił przez radio przemówienie świąteczne do pracowników kolejowych, poświęcone omówieniu rezultatów pracy P. K. P. w roku ubiegłym oraz położenia materialnego personelu kolejowego.

Przytoczone przez p. Ministra cyfry statystyczne świadczą wymownie o polepszeniu sytuacji w kolejnictwie. Zanotowano w r. 1936 dość znaczny wzrost przewozów zarówno towarowych jak też i osobowych, a wszystko wskazuje na to, że wzrost ten nie jest przypadkowy, lecz że, będąc rezultatem i objawem poprawy ogólnej sytuacji gospodarczej, trwać będzie nadal ze wzrastającym nasileniem.

Koleje utrzymały nadal swe, niemal monopolistyczne, stanowisko w dziedzinie transportu utrwalając swoją doniosłą i rozstrzygającą rolę w przebiegu i kształtowaniu się procesów gospodarczych i stanowiąc dzięki temu jeden z najważniejszych instrumentów polityki ekonomicznej.

Działalność inwestycyjna w 1936 r. mimo dotkliwe obniżenie kredytów, wykazuje również godne uwagi i wartościowe pozycje: Długość nowowybudowanych i wykończonych w tym roku linii kolejowych wynosi 131 km., ponadto zaś ukończono budowę 2-go toru na odcinku długości 109 km. (Kutno — Toruń). Znaczne są również ilości zmienionych szyn, podkładów, i tłucznia. Tym niemniej dokonana w tej dziedzinie praca nie stoi w należytym stosunku do istniejącego zapotrzebowania, a to z uwagi na brak dostatecznej ilości środków, albowiem, jak się wyraził p. Minister, **„Polska będąca dopiero na dorobku inwestuje nie w stosunku do swoich potrzeb, lecz w stosunku do swoich możliwości"**.

P. Minister docenia w zupełności wartość pracy polskiego kolejarza, który, według jego słów, **„w walce z brakami technicznymi oraz niedomaganiami materiałowymi kolei tylko dzięki solidnej pracy utrzymuje stan naszego kolejnictwa na dzisiejszym poziomie"**. Mimo to kolejarzom powodzi się źle, albowiem, chociaż są przeciążeni pracą **„ nie tylko nie są w dostateczny sposób wynagradzani, lecz nadto stosowanie systemu oszczędnościowego, redukcji i świętówek wytwarza stan niepewności i budzi obawy o jutro"**. Koleje polskie, a raczej pracownicy kolejowi przeżyli w tym względzie **„ciężkie koleje losu"**, które p. Minister zobrazował dosadnie przytoczeniem następujących informacji:

„W roku 1929 liczba pracowników P. K. P. wynosiła 212.000 ludzi, a wydatki na płace 812 milionów złotych. W r. 1937 liczba pracowników wynosi 162.000 ludzi, a ogólne wydatki na płace 435 milionów złotych. Widzimy, że w okresie tych kilku lat proces redukcji objął 50.000 ludzi, a różnica w uposażeniu łącznie ze zniżką uposażeń wyniosła 377 milionów złotych". — **„Oto rezultaty głębokiego wstrząsu** — dodaje p. Minister — **jaki wywołał kilkuletni kryzys na żywym organiźmie tysiącznych rzesz pracowników kolejowych"**.

Na szczęście p. Minister ma nadzieję, że czasy najgorsze są już poza nami, że idziemy ku lepszemu i że obecna liczba 162.000 pracowników jest już tą liczbą minimalną, której nie grozi redukcja. Istnieją ponadto widoki na ustabilizowanie stosunków, co umożliwi Ministerstwu prowadzenie **„normalnej gospodarki personalnej"**.

Pod tym terminem rozumie p. Minister zaniechanie wszelkich sztucznych sposobów redukcji personalnej i poprzestanie na ubytku naturalnym przez śmierć i zwalnianie chorych, tudzież tych, którzy osiągnęli granicę wieku (60 lat), planowe uzupełnianie ilostanu pracowników przez nowe przyjęcia oraz udzielanie mianowań i awansów w dostatecznej ilości.

W tej ostatniej dziedzinie znacznym postępem były awanse udzielone w lutym r. b., które objęły ogółem 7920 pracowników w różnych grupach uposażenia. Ponadto mianowano na etat 2625 pracowników a 2616 zaliczono w poczet stałych.

Zdając sobie sprawę z niedostateczności uposażenia kolejarzy usiłuje p. Minister przyjść im z pomocą, napotyka jednakże na nieprzezwyciężone przeszkody natury budżetowej albowiem nieznaczna nawet poprawa w tym względzie wymaga zwiększenia wydatków o sumy milionowe. Mimo to znalazł p. Minister możność przyznania pewnych dodatków dyżurnym ruchu i nastawniczym na większych stacjach, a o dalszych zamierzeniach w tej dziedzinie powiedział co następuje:

„W akcji o poprawę losu tysiącznych rzecz kolejarskich poprzestać nie zamierzam. W porozumieniu ze związkami szukać będę dalszych ułatwień i możności świadczeń na rzecz pracowników kolejowych, aby za rzetelne spełnianie swych obowiązków doznali ze strony Państwa realnej pomocy. W tej dziedzinie, przy obopólnej współpracy opartej na lojalności i zaufaniu, jest ogrom rzeczy do zrobienia i dlatego wzywam zawsze p. dyrektorów kolei, naczelników służb i kierowników działów, aby nie szczędzili w tym kierunku swych wysiłków".

Zapowiedziawszy następnie utworzenie w roku bieżącym Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla pracowników P. K. P., które, utworzone przy współudziale związków pracowników kolejowych, przystąpi do budowy mieszkań w pierwszym rzędzie na terenie Warszawy - Pelcowizny, Pruszkowa i Gdyni i skierowawszy do pracowników słowa uznania za ich ofiarność na cele publiczne i za zrozumienie właściwego stosunku do Państwa jako pracodawcy, złożył p. Minister kolejarzom życzenia świąteczne i wezwał ich do współpracy w dziele ugruntowania potęgi i niepodległości Państwa.

—o—

Streszczone powyżej przemówienie p. Ministra uznać należy bezwarunkowo za zdarzenie ważne i pomyślne dla pracowników kolejowych. Myśli i poglądy w nim zawarte spotkały się wśród pracowników z powszechnym uznaniem. Szczere i otwarte przedstawienie sytuacji, odważne stwierdzenie istniejących braków i niedomagań, niewątpliwie dobra wola w szukaniu dróg wyjścia, zwłaszcza zaś poglądy p. Ministra na właściwy sposób ujmowania i traktowania zagadnień personalnych, — wszystko to są okoliczności, które pozwalają przypuszczać, że dotychczasowe stosunki ulegną zmianie na lepsze i że panująca dotąd duszna i trująca atmosfera, ciążąca nad życiem służbowym kolejarza jak zmora od lat wielu, będzie nareszcie odświeżona.

Zarówno poglądy p. Ministra, jak też i program jego zamierzeń zostały ze względów oczywistych naszkicowane tylko w najogólniejszych zarysach. Tym nie mniej zawiera jego przemówienie kilka ważnych i płodnych w następstwa stwierdzeń, które wymagają szerszego ujęcia i głębszego potraktowania. Dotyczy to zwłaszcza kapitalnego zagadnienia „normalizacji gospodarki personalnej", oraz owej „wzajemnej lojalności i zaufania" pomiędzy pracownikami P. K. P. a administracją kolejową. W zgodzie z intencją p. Ministra będziemy się starali już w czasie najbliższym zająć w tych sprawach stanowisko i omówić je bliżej na łamach naszego czasopisma.

Oczywiście, od stwierdzenia dobrej woli i szlachetnych zamierzeń ze strony najwyższego zwierzchnika kolejarzy do zmiany stosunków i poprawy sytuacji droga jeszcze bardzo daleka. Nie łatwo nawet przy najlepszej woli przełamać zakorzenione zwyczaje i zmienić z dnia na dzień mentalność administracji kolejowej. Od lat wielu walczymy o to bezskutecznie, a bogata praktyka poucza nas, że należy liczyć się tutaj z bardzo poważnymi trudnościami. W każdym razie, prowadząc walkę tę nadal, będziemy mieli możność i prawo powołać się na zgodność zapatrywań i postulatów naszych z poglądami p. Ministra i liczyć na jego skuteczne poparcie.

Wierzymy, że praca ta wyda pomyślne rezultaty, czego należy sobie życzyć nie tylko z uwagi na interesy personelu, lecz przede wszystkim z uwagi na dobro służby oraz na pomyślność pracy nad ugruntowaniem potęgi i niepodległości Państwa, która to praca oparta być może tylko na sprawiedliwości społecznej, na uznaniu praw i obronie interesów warstw pracujących, oraz na wzajemnej lojalności i wzajemnym, dwustronnym zaufaniu pomiędzy władzą i obywatelami.

STANOWISKO ZWIĄZKU

WOBEC DEKLARACJI IDEOWO-POLITYCZNEJ PŁK. KOCA

Uchwała Zarządu Głównego z dn. 4.IV 1937 r.

Zarząd Główny Z. Z. M. rozpatrzywszy na wniosek Prezydium Związku deklarację ideowo - polityczną Obozu Zjednoczenia Narodowego, tworzonego przez pułk. Adama Koca stwierdza, iż obóz ten jest organizacją polityczną, wymagającą od swoich członków podporządkowania się pod względem organizacyjnym i ideowym.

Z. Z. M. jako organizacja wyłącznie zawodowa i apolityczna, jednocząca członków o różnych zapatrywaniach politycznych wyłącznie dla celów określonych w Statucie i nie mogąca krępować w tym względzie swobody ich przekonań, nie ma prawa składać w imieniu członków żadnych oświadczeń ani zgłaszać akcesów o treści politycznej.

Sprawa akcesu Związku, jako organizacji, podlegającej rygorom prawa o stowarzyszeniach (Rozp. P. Prez. Rzplitej z dn. 27.10.1932 r. Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 808) nie może być wogóle przedmiotem dyskusji, a to z uwagi na postanowienia art. 19 ust. ostatni tegoż prawa, które zabraniają podporządkowania się innym organizacjom tak pod względem organizacyjnym, jak też i ideowym, o ile zależność taka nie jest wyraźnie przewidziana w Statucie.

Natomiast Zarząd Główny poczuwa się do obowiązku stwierdzić i oświadczyć, że Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce uznaje w całej pełni konieczność wzmożenia potęgi i siły obronnej Państwa, w myśl wskazań Naczelnego Wodza, Marszałka Śmigłego-Rydza, że w realizacji tego wielkiego celu współdziałać będzie ze wszelkich sił, że cel ten uznaje za naczelne swoje zadanie i, że podporządkuje mu całą swoją działalność.

OŚWIADCZENIE

W artykule p. t. **„Interpelacja"** (Nr. 1 (261) „Maszynisty" z 1937 roku str. 4—5) omawiając wypadki zwolnień i przeniesień pracowników kolejowych w związku z interpelacją sejmową p. posła W. Starzaka zamieściliśmy ustęp następującej treści:

„W niektórych takich wypadkach nieczułość p. posła jest zrozumiała, jak to bowiem uchodzi za pewne, nie jedno takie usunięcie i nie jedno przeniesienie zawdzięczać należy funkcjonariuszom K. P. W. lub nawet p. Starzakowi osobiście..."

Ustęp ten dał powód do wymiany pomiędzy p. posłem Starzakiem i redakcją „Maszynisty" korespondencji, w toku której p. poseł Starzak zakwestjonował prawdziwość zawartych w nim, a odnoszących się do swojej osoby, informacyj i domagał się przedłożenia dowodów słuszności naszych twierdzeń.

Ze swej strony proponowaliśmy p. posłowi Starzakowi nadesłanie pod naszym adresem oświadczenia, iż nigdy nie zabiegał o usunięcie ze służby lub o przeniesienie pracowników P. K. P. wbrew ich woli.

P. poseł Starzak nie uznał za właściwe nadesłać nam takie oświadczenie, mimo to jednak, pragnąc dać dowód dobrej woli i lojalności publicystycznej, a nie mogąc ze względów najzupełniej oczywistych dostarczyć dowodów żądanych przez p. posła Starzaka, **odwołujemy niniejszym przytoczony wyżej ustęp jako bezpodstawny i nieuzasadniony.**

Redakcja **„Maszynisty".**

SPRAWY SŁUZBOWE

AUDIENCJA U P. MINISTRA KOMUNIKACJI

Dnia 20 kwietnia 1937 r. p. Minister Komunikacji, płk. J. **Ulrych**, w towarzystwie p. Dyr. Biura Pers., płk. **Sadowskiego,** przyjął na dłuższej audiencji przedstawicieli naszego Związku w osobach: Prezesa kol. **Siadaka,** Wiceprezesów kol. kol. **Pruszyńskiego** i **Herneta,** sekretarza gen. kol. **Spyta,** skarbnika kol. **Lisiewicza** oraz Prezesów Okręgów: Katowickiego — kol. **Bartusia** i lwowskiego—kol. **Kuczkowskiego.** Przedmiotem audiencji były sprawy przedłożone p. Ministrowi uprzednio na piśmie w memoriałach opracowanych przez Prezydium Związku, a w szczególności:

Godzinowe. Delegacja powołała się w tym względzie na szczegółowe wywody oraz na argumenty i obliczenia zawarte w obszernym, dotyczącym tej sprawy memoriale. (Memoriał ten wydrukowany był dosłownie w Nr. 2 „Maszynisty" za miesiąc luty r. b.). W toku wyczerpującej, przeszło godzinnej dyskusji na ten temat uzupełnili członkowie delegacji treść memoriału przytoczeniem przykładów praktycznych oraz omówieniem doświadczeń, zdobytych w ostatnich 3 miesiącach, w ciągu których obowiązywał już nowy system, oparty na rozporządzeniu M. K. z dn 30.XII 1936 r. Delegacja miała również sposobność sformułować raz jeszcze zasadnicze poglądy naszego Związku na ten, tak doniosły dla naszego zawodu, problemat. Streszczają się one w punktach następujących: 1) Rozporządzenie M. K. z dnia 30.XII 1936 r. nie jest zgodne z poprzednimi oświadczeniami i zapewnieniami p. Ministra, albowiem powoduje znaczne obniżenie należności w stosunku do poziomu z miesiąca maja 1936 r. Obniżenie to dotyka najbardziej pracowników, prowadzących pociągi szybkobieżne, w szczególności zaś pociągi pasażerskie pośpieszne i motorowe oraz pociągi towarowe tranzytowe i towarowe - pośpieszne. Obniżka waha się w zależności od pociągów i parowozowni od 25 do 50 nawet procent i nie da się racjonalnie uzasadnić. 2) Próba wyrównania strat, wynikających ze zmiany systemu przez przyznawanie fikcyjnych godzin przyjęcia i zdania parowozu nie może być uznana za właściwy sposób rozwiązania zagadnienia, nie daje bowiem pracownikom parowozowym żadnej gwarancji, że uzyskane tą drogą należności pobierać będą stale. 3) Zagadnienie sprawiedliwego wymiaru należności za pracę parowozową nie da się w ogóle rozwiązać w ramach systemu, przyjętego przez M. K., przyznającego zasadniczo dodatek godzinowy tylko za rozkładowy czas jazdy, system ten bowiem jest wadliwy i nie życiowy i nie liczy się z rzeczywistymi warunkami pracy drużyn parowozowych. 4) Wobec tego system ten winien być zarzucony i zastąpiony systemem innym. Stojąc na gruncie istniejących stosunków, proponuje Związek opłacanie dodatku godzinowego według skalkulowanych odpowiednio stawek za cały czas pracy na parowozie, począwszy od chwili przyjęcia parowozu aż do oddania go w parowozowni macierzystej z włączeniem czasu pobytu w parowozowni zwrotnej. Na wypadek, gdyby system taki, mimo swych zalet, wprowadzony być nie mógł i gdyby M. K. nie chciało odstąpić od zasad obecnie obowiązujących, Związek obstaje przy konieczności: przyznania odrębnych, wyższych stawek dla pociągów pośpiesznych - pasażerskich i motorowych oraz dla pociągów towarowych, pośpiesznych i towarowych - tranzytowych, przyznania należności za czas przyjęcia i zdania parowozu dla drużyn parowozowych, zatrudnionych na przetoku oraz wprowadzenia wszystkich modyfikacji, tudzież uzupełnienia wszystkich przeoczeń, wskazanych w memoriale pisemnym. 5) System obecnie obowiązujący nie przyniósł tych rezultatów, których uzyskanie miało być jedynym i wyłącznym powodem jego wprowadzenia, t. j. uproszczenia manipulacji i formalności rachunkowych, przeciwnie, skomplikował sytuację do tego stopnia, iż zaszła konieczność powiększenia ilości personelu, zatrudnionego przy obliczaniach, a pracownicy parowozowi nie mają w ogóle możności zorientować się, ile, za co i na jakiej podstawie z tytułu dodatku tego zarobili. Przy sposobności Związek zwraca uwagę, że z punktu widzenia uproszczenia formalności manipulacyjnych i rachunkowych najbardziej korzystnym i najprostszym byłby system odpowiednich i należycie wypośrodkowanych ryczałtów.

P. Minister uznał w całej pełni słuszność zarzutów delegacji w stosunku do obowiązującego systemu i przyznał, że nie uchronił on pracowników od zniżek, które nie leżały w intencji p. Ministra, spowodował natomiast znaczne zagmatwanie i skomplikowanie sytuacji. Z tych względów **doszedł p. Minister do przekonania, że system ten utrzymany być nie może i że należy go uważać tylko za tymczasowy. Do pracy nad nowym systemem Ministerstwo przystąpi natychmiast i powoła do udziału w niej przedstawicieli naszego Związku**, którzy tą drogą będą mieli możność uczestniczyć w niej bezpośrednio i wpływać w sposób stanowczy na treść nowych zasad. P. Minister spodziewa się, że współpraca ta doprowadzi do **zupełnego uzgodnienia stanowiska M. K. ze stanowiskiem Związku**, poleca od siebie, aby rozstrzygnięcie zapadło tylko na podstawie uzgodnionych ze Związkiem zasad i ma nadzieję, że na następnej audiencji sprawa ta nie będzie już przedmiotem dyskusji, **jako załatwiona po myśli postulatów personelu w granicach możliwości budżetowych.**

Z toku dyskusji, tudzież z oświadczeń p. Ministra u p. Dyr. Sadowskiego wynika, iż **M. K. nie zamierza na przyszłość upierać się przy dotychczasowym systemie, że natomiast gotowe jest do uwzględnienia uzasadnionych wniosków Związku, byle by wnioski te umożliwiały pokrycie wydatków na godzinowe w granicach przewidzianego w budżecie kredytu obniżonego o + — 10%.** Ponadto wywnioskowała delegacja, że M. K. podziela pogląd naszego Związku na konieczność przyznania odrębnej wyższej stawki na pociągach szybkobieżnych i że tę **odrębną stawkę skasowało nie z przekonania, lecz na wniosek 3 organizacyj: Z.Z.K., B.B. Z.M. i Z.D.K.** Wreszcie z oświadczenia p. Dyr. Sadowskiego wynika, iż M. K. nosi się z zamiarem rozważenia możliwości wprowadzenia ryczałtów, zamiast dodatku godzinowego.

Na marginesie podanych wyżej informacyj i dla uzupełnienia całokształtu sytuacji, zawiadamiamy, iż **sprawą godzinowego interesuje się obecnie również Departament Mechaniczny M. K. i że Dyrektor tego Departamentu, p. inż. Stodolski, zapowiedział zwołanie już w przyszłym tygodniu konferencji na ten temat z przedstawicielami wszystkich okręgów naszego Związku.**

Zagadnienia emerytalne. Spośród tych zagadnień wysunęła delegacja przede wszystkim sprawę półtorakrotnego zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emerytalnej, zmiany warunków zaliczalności czasu służby wojskowej w b. państwach zaborczych dla Pomorza i Górnego Śląska oraz podwyższenia odszkodowań za nieszczęśliwy wypadek. Argumenty, przemawiające za spełnieniem pierwszego z wyszczególnionych tutaj postulatów, są zbyt dobrze znane naszym czytelnikom i zbyt często były omawiane na łamach naszego czasopisma, aby zachodziła potrzeba przytaczać je ponownie. Postulat drugi omówiony był bliżej w Nr. 3 „Maszynisty" z r. b. Jeśli chodzi o postulat trzeci, to wysunęły go na czoło zagadnień zawodowych ostatnie katastrofy, w których liczni pracownicy, młodzi wiekiem i latami służby, postradali życie. Zgodnie z obowiązującymi a rażąco niesprawiedliwymi i krzywdzącymi normami, ustalonymi w istniejących obecnie przepisach, wymierzono wdowom po 25 i 30 zł miesięcznie odszkodowania za śmierć męża, a sierotom po 7 i 10 zł odszkodowania za utratę ojca. Normy te rażą zarówno same przez się, jak też i przez porównanie z wysokością odszkodowań, płaconych przez koleje osobom prywatnym za uszkodzenie zdrowia lub za utratę życia w wypadkach kolejowych.

P. Minister, uznając w zupełności słuszność wszystkich zgłoszonych przez delegację postulatów w tej dziedzinie, polecił Biuru Personal. opracowanie tych zagadnień i obiecał wdrożyć starania celem wprowadzenia ich w życie z okazji spodziewanej nowelizacji przepisów emerytalnych, zwrócił jednakże z naciskiem uwagę delegacji, iż nie ma w tych sprawach możności decydować samodzielnie, jest bowiem zależny od zgody Ministerstwa Skarbu i od posiadanych kredytów budżetowych. Już samo uchylenie dekretów o ograniczeniu zaliczalności czasu służby zaborczej wymaga wydatku w sumie kilku milionów zł, na co nie ma pokrycia. Drobne koncesje na rzecz niektórych gałęzi służby kolejowej, które p. Minister ostatnio przyznał, wymagają również sum idących w setki tysięcy i miliony złotych. W tych warunkach mimo uznania słuszności postulatów, zgłoszonych przez Związek, p. Minister nie może przyjąć na siebie żadnych zobowiązań w tym względzie, obiecuje natomiast uczynić wszystko, co mieścić się będzie w granicach możliwości, zakreślonej sytuacją budżetową i wymaganiami Ministerstwa Skarbu.

Uporządkowanie gospodarki personalnej. Nawiązując do przemówienia, które p. Minister wygłosił przez radio dnia 24 marca 1937 r., zapowiadając, m. in., normalizację gospodarki personalnej, — oświadczyła delegacja naszego Związku, iż kolejarze, przyjąwszy z wdzięcznością i uznaniem zapowiedź p. Ministra oczekują przede wszystkim dostosowania obecnego stanu rzeczy do wymogów obowiązującej pragmatyki. Pragmatyka ta dzieli stanowiska w służbie kolejowej na 2 wielkie grupy: etatowych i stałych, poza tym zaś przewiduje tylko istnienie praktykantów, odbywających służbę przygotowawczą na stanowiska etatowe. Wszystkie bez wyjątku stanowiska w służbie parowozowej należą do grupy stanowisk etatowych, a wobec tego w służbie tej mogą i powinni być zatrudnieni tylko pracownicy etatowi i praktykanci. Tymczasem administracja P. K. P. utrzymuje na tych stanowiskach przez całe lata pracowników „stałych", „czasowych", a nawet sezonowych i kontraktowych. Pracownicy ci posiadają z reguły wszystkie egzaminy, nawet i takie, których, zgodnie z obowiązującymi przepisami, właściwie składać nie powinni, pracują na parowozie od lat kilku lub kilkunastu, a nie mogą się doczekać etatu i nie doczekają się go prędko, jeśli utrzymany zostanie dotychczasowy kontyngent awansowy. Narzuca się zatem konieczność uporządkowania stosunków, bez czego nawet marzyć nie można o normalizacji gospodarki personalnej. W tym celu należałoby mianować na etat wszystkich pracowników parowozowych, posiadających egzaminy i zatrudnionych na odpowiednich stanowiskach, wszystkich zaś innych, odbywających szkolenie i pełniących służbę przygotowawczą, zaliczyć w poczet praktykantów i przyznać im stosowne uprawnienia.

Szczególnie jaskrawo przedstawia się sytuacja w nowej grupie stanowisk, a mianowicie wśród pracowników, pełniących służbę na **wagonach motorowych.** Aczkolwiek pełnią oni służbę, z charakteru swego identyczną ze służbą na pociągach pośpiesznych i osobowych, jednak nie ma dla nich odpowiednich miejsc i etatów, a skutkiem tego zatrudnia się na stanowiskach maszynistów wagonów motorowych pracowników czasowych i „stałych", w najlepszym zaś razie pomocników maszynistów II klasy, co nie tylko jest wysoce krzywdzące i niesprawiedliwe, lecz nadto obniża bez uzasadnienia wartość ich pracy i odbija się ujemnie na całej gałęzi naszej służby, redukując sztucznie ilość miejsc w odpowiednich grupach uposażenia tak w budżecie, jak też i w normizacji stanowisk.

Także i ten postulat uznał p. Minister w zasadzie za słuszny i usprawiedliwiony i aczkolwiek uprzedził, iż realizacja tego postulatu może napotkać na trudności z powodu braku niezbędnej w tym celu ilości etatów, a co za tym idzie, także i kredytów budżetowych, polecił przedłożyć sobie uzasadnione szczegółowo wnioski, które obiecał rozpatrzeć z całą przychylnością, uznając zasadniczą wagę i podstawowe znaczenie tej sprawy dla uporządkowania stosunków.

Pozostałe postulaty, zgłoszone przez Związek w memoriałach pisemnych (patrz wyliczenie, zamieszczone w Nr. 3 „Maszynisty" za miesiąc marzec b. r., str. 20 i 21), załatwione będą bezpośrednio przez Biuro Personalne M. K.

* * *

Podając sprawozdanie z audiencji u p. Ministra, zaznaczamy, że sprawy w niej poruszone, wymagają osobnego i szczegółowego omówienia, czym zajmiemy się w następnym numerze „Maszynisty".

O postępach i przebiegu pracy nad nowym systemem „godzinowego" informować będziemy członków Związku w miarę potrzeby bądź to na łamach naszego czasopisma, bądź też w drodze organizacyjnej.

GROCHOWSKI HENRYK LUBIŃSKI WACŁAW

MASZYNIŚCI LUX-TORPEDY

wierni członkowie naszej organizacji, najzacniejsi koledzy i przyjaciele

zginęli śmiercią maszynisty na posterunku służbowym w katastrofie na stacji Rudniki pod Częstochową dn. 25 marca 1937 r.

CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!

Katastrofa Lux-Torpedy dn. 25.III. 1937 r. na stacji Rudniki pod Częstochową, w której postradali życie oprócz ś. p. kolegów Grochowskiego i Lubińskiego, członków naszego Związku, ponadto ś. p. kol. **Świątkowski Tadeusz** i kol. **Scheliske Adolf,** tudzież hamulcowy pociągu towarowego **Ostromecki Antoni** z Piotrkowa, miała według posiadanych przez nas informacji następujący przebieg.

Krytycznej nocy i krytycznego poranka szalała gwałtowna śnieżyca, która pokryła ziemię, tory i urządzenia kolejowe grubą warstwą mokrego śniegu. Około godziny 8-mej przyjęła stacja Rudniki pod Częstochową pociąg towarowy Nr. 272, zdążający z Katowic do Warszawy i skierowała go na tor 4-ty objazdowy, aby dać miejsce biegnącej za nim Lux-Torpedzie, która miała go właśnie w Rudnikach wyprzedzić.

Ponieważ wskutek zawiei śnieżnej blokada stacyjna przestała działać, stacja Rudniki zawiadomiła o tym Częstochowę z poleceniem wydania Lux-Torpedzie rozkazu szczególnego zezwalającego na przejazd przez Rudniki przy zamkniętym semaforze. Rozkaz taki został rzeczywiście maszyniście Lux-Torpedy doręczony. Motor prowadził ś. p. kol. Grochowski z kol. Scheliske jako pomocnikiem, kol. Lubiński oraz kol. Świątkowski stanowili drugą zmianę i mieli właściwie prawo jechać jako pasażerowie; jednak z uwagi na bardzo trudne warunki obserwacji szlaku i sygnałów znajdowali się z własnej woli w kabinie kierowcy, pomagając drużynie służbowej w pracy.

Po jednominutowym zatrzymaniu w Częstochowie ruszyła torpeda w kierunku Warszawy, rozwijając na szlaku szybkość około 120 km na godzinę. Tymczasem na stacji Rudniki usiłowano przestawić zwrotnicę ustawioną po przejściu pociągu towarowego w kierunku toru 4-go na tor główny 2-gi, co jednak napotkało na trudności i nie dało się na czas uskutecznić. Jaki był dalszy przebieg wypadków, a w szczególności czy rzeczywiście kol. Grochowski, jak mu to zarzuca komunikat urzędowy, przejechał sygnał ustawiony na „stój" wbrew obowiązującym przepisom, to dotychczas nie zostało należycie wyjaśnione. Mamy pewne powody do przypuszczenia, że raczej wszystko odbyło się ze strony obsługi Lux-Torpdey prawidłowo i że wjeżdżała ona na stację Rudniki z szybkością zmniejszoną przepisowo do 80 km/godz. na ręczne sygnały, podawane przez pracownika stacyjnego stojącego przy semaforze, do czego rozkaz szczególny dawał jej prawo. Obsługa stacyjna nie liczyła się natomiast z faktem, że zwrotnica nie da się na czas przestawić, gdy zaś jej oczyszczaniem zajęty był pracownik niefachowy, nieegzaminowany i nie znający sygnałów — i gdy ponadto położenie zwrotnicy nie było w ówczesnych warunkach zdala widoczne — torpeda wpadła całym pędem na ostatni wagon - cysternę pociągu towarowego.

Oprócz wspomnianych 5-ciu ofiar śmiertelnych, katastrofa spowodowała ciężkie zranienie 6-ciu osób, w tej liczbie kierownika pociągu Augustyna Gorzelaka oraz lekkie zranienie dalszych 40 osób z pośród pasażerów.

Pod zarzutem zawinionego spowodowania tej katastrofy postawiono kilku pracowników st. Rudniki. Być może, że przewidywany proces wyjaśni należycie przebieg wypadków, choć z uwagi na śmierć najważniejszych świadków i uczestników jest to wątpliwe.

Wspólny pogrzeb kol. Lubińskiego, Grochowskiego i Świątkowskiego odbył się w Warszawie dnia 31 marca 1937 staraniem naszego Związku z kościoła św. Krzyża na cmentarz Bródzieński. W czasie nabożeństwa żałobnego odśpiewali bezinteresownie i z własnej inicjatywy pieśni żałobne pp. **Dygas** i **Gołębiowski,** artyści opery warszawskiej, zaś utwory skrzypcowe odegrał p. **Sapetko,** sekretarz zarządu par. Warszawa-Wschodnia, za co im niniejszym ponownie składamy serdeczne podziękowanie.

W pogrzebie wzięli udział: przedstawiciel p. Ministra Komunikacji p. inż. **Ogurek,** Wicedyrektor Kolei Państw. w Warszawie p. mgr. **Siekierski,** Naczelnik Służby Mech. tejże Dyrekcji inż. **Gieleżyński,** Nacz. Parowozowni Warszawa-Wschodnia p. inż. **Laskowski** i inni przedstawiciele władz i urzędów kolejowych, członkowie Prezydium i delegaci wszystkich okręgów i wszystkich niemal Kół ZZM. z 12 sztandarami, przedstawiciele BZZM., do którego należał kol. Świątkowski z sztandarem węzła warszawskiego tego związku, delegacja Związku Drużyn Konduktorskich z sztandarem żałobnym oraz tysiączne tłumy publiczności. Na trumnach złożono około 30-tu wieńców, m. in., od Zarządu Głównego Z. Z. M. i od Koła Częstochowa naszego Związku, na którego terenie wypadek miał miejsce.

Nad mogiłą wygłosili przemówienia Wice-Prezes naszego Związku kol. **Pruszyński,** kol. **Klippert** imieniem B. Z. Z. M., przedstawiciel Związku Drużyn Konduktorskich oraz redaktor Maszynisty **Dr. Żuniak.**

Ponadto uczestniczył w pochodzie pogrzebowym pluton honorowy K. P. W., orkiestra reprezentacyjna kolejowa oraz chór kolejowy, który wykonał nad mogiłą pienia żałobne.

Pogrzeb ś. p. kol. Scheliske odbył się tego samego dnia z kostnicy szpitala kolejowego św. Wojciecha na cmentarz ewangelicki.

Wdowom i sierotom po członkach naszego Związku Prezydium przyszło z pomocą materialną i otacza je w miarę sił jak najtroskliwszą opieką.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

Z KASY GŁ. Z. Z. M. WYPŁACONO TYTUŁEM RÓŻNYCH ŚWIADCZEŃ w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 1936 r. sumę zł. 251.560.59 a mianowicie:

tytułem odpraw z F. O. Em.	zł. 158.021.66	
„ „ „ K. Pośmiertnej . . .	„ 5.850.—	
„ „ „ K. Pogrzebowej . .	„ 10.675.—	zł. 174.546.66
„ zapomóg chorym	zł. 18.276.—	
„ „ bezzwrotnych i suspendacyjnych	„ 2.935.—	
wydatkowano na obrony i porady prawne .	„ 25.253.73	
wypłacono Zarządom Okręgów i Kół tyt. %% i za inkaso składek	„ 30.549.20	„ 77.013.93
	Razem	zł. 251.560.59

MIŁY ZWYCZAJ

Prowadząc pociąg, maszynista pełni tylko swój obowiązek i nie wymaga za to od nikogo ani wdzięczności ani uznania. Sam zresztą jako człowiek i obywatel korzysta codziennie z usług innych ludzi nie poczuwając się wobec nich do jakichś wyjątkowych obowiązków.

Jest jednak w pracy maszynisty coś szczególnego, co ją odróżnia od pracy w innych zawodach: jest to stałe i zawsze aktualne ryzyko wypadku, zaznaczone tak dobitnie i tak tragicznie np. w serii ostatnich katastrof kolejowych.

Każdy maszynista jest świadom tego ryzyka, zna bowiem dokładnie wszystkie możliwe a tak liczne przyczyny wypadków, rozumie z ilu stron i z ilu powodów grozić może niebezpieczeństwo prowadzonemu przezeń pociągowi. Ma też w czasie pracy żywe poczucie swojej odpowiedzialności, nie tej formalnej, wynikającej z przepisów obowiązującego prawa i instrukcyj służbowych lecz tej ważniejszej i bardziej skutecznej, zapisanej tylko w jego sumieniu. Oddano w jego ręce, życie i zdrowie dziesiątek czy setek nawet ludzi, którzy z ufnością powierzyli siebie przedsiębiorstwu kolejowemu nie zastanawiając się najczęściej wogóle nad tym, że przecież mogą ze swej podróży nie wrócić, że mogą nie dotrzeć do jej celu.

Czuwa nad ich bezpieczeństwem maszynista a statystyka wypadków uczy nas, że z reguły czuwa skutecznie i że katastrofy, o których tak głośno w prasie i w opinii publicznej, należą do rzadkich i bynajmniej nie codziennych wydarzeń...

Więc chociaż, jak się rzekło, maszynista spełnia tylko swój obowiązek i choć wystarcza mu w zupełności poczucie, że go spełnił sumiennie, to jednak miłym mu jest każde słowo, każdy gest świadczący o tym, że ci o których całość i bezpieczeństwo się troszczył pomyśleli o nim choć przez chwilę, gdy dotarli do celu swej podróży.

Utarły się w stosunkach pomiędzy ludźmi pewne zwyczaje, pewne reguły, które nie mając nic wspólnego z nakazem, obowiązkiem czy też tym co się jednemu człowiekowi od drugiego należy, zaliczają się do rzędu t. zw. „grzeczności". Ta grzeczność, będąca dowodem kultury osobistej nakazuje mówić „dziękuję" nawet wówczas gdy się zapłaciło za usługę i „proszę" nawet wówczas gdy ma się prawo czegoś żądać. Istnieją podobne, grzecznościowe formy oparte na wieloletniej tradycji także i w stosunku do maszynistów prowadzących pociągi. I tak np. o ile nam wiadomo, od czasu prezydentury Feliksa Faure'a Prezydent Rzeczypospolitej Francuskiej podaje na pożegnanie rękę maszyniście prowadzącemu jego pociąg po przybyciu do stacji końcowej. W Ameryce istnieje zwyczaj, iż pasażerowie opuszczając pociąg, gestem w stronę lokomotywy żegnają maszynistę wyrażając mu w ten sposób swoje podziękowanie.

U nas nie przyjęły się zwyczaje podobne ani wśród publiczności korzystającej z usług kolei ani też u podróżujących dostojników. Także i dygnitarze kolejowi nie interesują się z reguły maszynistą prowadzącym ich pociąg — chyba, że znajdzie się powód do wkroczenia z urzędu, przywołania do porządku lub wytknięcia jakiegoś uchybienia.

Z przyjętej powszechnie modły postępowania wyłamuje się jeden tylko z pp. dyrektorów kolei a mianowicie **Dyrektor K. P. w Wilnie pułk. inż. Głazek.** Przed wyruszeniem w podróż uważa za stosowne zawsze, ilekroć tylko czas mu na to pozwala podejść do parowozu i zamienić kilka słów z drużyną parowozową a po skończeniu podróży poczuwa się do obowiązku wyrazić jej bądź osobiście bądź przynajmniej przez kierownika pociągu uznanie i podziękowanie.

Maszyniści i pomocnicy maszynistów wileńskiego okręgu K. P. cenią sobie wysoko ten miły zwyczaj swego przełożonego, upatrując w nim dowód pamięci o służbie parowozowej oraz uznanie dla trudnych i odpowiedzialnych warunków swej pracy.

Piękny ten gest, świadczący o wysokiej kulturze osobistej i o szlachetnym sposobie pojmowania obowiązków przełożonego przyczynia się nierównie skuteczniej od wielu utartych środków i sposobów do pogłębienia dyscypliny służbowej oraz do wzmożenia gorliwości w pełnieniu obowiązków.

Maszyniści wileńscy serdecznie wdzięczni p. pułk. inż. Głazkowi za sposób odnoszenia się do nich przesyłają Mu tą drogą słowa podziękowania, my zaś radowalibyśmy się bardzo gdyby wprowadzony przezeń miły zwyczaj przyjął się i rozpowszechnił na całej sieci P. K. P.

POZNAŃ

Pożegnanie emerytów.

Dnia 19-go lutego b. r. odbyło się w Poznaniu uroczyste pożegnanie odchodzących w stan spoczynku kolegów **Grzegorzewskiego Józefa, Śmiejkowskiego Stanisława i Krenca Jana** masz. II kl., długoletnich członków Koła Poznań.

Uroczystość zaszczycili swoją obecnością Nacz. par. p. inż. **Reszelski,** zast. nacz. par. p. **Haraszkiewicz** i masz. - intr. kol. **Struś.**

Uroczystość zagaił Przewodniczący Koła kolega **Malinowski.** W krótkich słowach pożegnał odchodzących na emeryturę kolegów, dziękując im za współpracę na terenie organizacyjnym oraz życząc długich lat zdrowia i najlepszego powodzenia na dalszej drodze życia.

W imieniu Wydziału Mechanicznego przemówił p. inż. **Reszelski,** który w treściwych słowach złożył odchodzącym w stan spoczynku kolegom podziękowanie, wyrażając im uznanie za ich ciężką i odpowiedzialną pracę, którą przez cały czas swej służby pełnili bez zarzutu, dla dobra Państwa i kolejnictwa.

W imieniu Centrali i Zarządu Okręgowego, przemówił prezes Okręgu kolega **Sporny,** podnosząc w słowach pełnych uznania wierność kolegów dla organizacji i życząc spędzenia w zdrowiu i pomyślności ich zasłużonego wypoczynku.

Następnie wygłoszono szereg innych przemówień, życząc odchodzącym w stan spoczynku długich lat życia.

Koledzy emeryci wzruszeni licznemi dowodami sympatji i życzliwości z strony kolegów, żegnali wszystkich pozostałych w służbie, życząc im powodzenia.

PODZIĘKOWANIA

W poczuciu wdzięczności wyrażam tą drogą serdecznie podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. i wszystkim kolegom za oddanie ostatniej przysługi mężowi memu ś. p. Teofilowi Tomaszewskiemu, emer. maszyniście P. K. P.

Helena Tomaszewska

Warszawa w kwietniu 1937 r.

Składam tą drogą serdeczne podziękowanie p. p. inż. Herbatowskiemu i inż. Laskowskiemu, Zarządowi Głównemu i członkom Z. Z. M. oraz wszystkim kolegom mego ś. p. męża Wacława Jerina za okazaną mi pomoc materialną, za złożenie wieńca na trumnie oraz za udział w pogrzebie.

Adela Jerin.

Warszawa w marcu 1937.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługą ś. p. mężowi memu, **Bolesławowi Tchórzewskiemu.** W szczególności dziękuję pp. kolegom męża mego za udział w pogrzebie i ofiarowanie wieńca oraz orkiestrze kolejowej i chórowi „Lutnia".
Lublin, w marcu 1937.
Tchórzewska Feliksa

Składam tą drogą serdeczne podziękowanie kol. **Gruszczyńskiemu,** Prezesowi Okr. warszawskiego Z. Z. M. oraz kol. **Fuksowi,** sekretarzowi Okr. katowickiego tegoż Związku za gorliwe i skuteczne starania u władz kolejowych w sprawie mego przeniesienia.
Juraszek Ryszard
m-ta II. kl.

Wszystkim pp. Kolegom Męża i Ojca naszego ś. p. **Mikołaja Malca,** emer. maszynisty par. Jarosław, którzy wzięli udział w pogrzebie, ofiarowali wieniec na trumnę i zajęli się jednorazową składką wśród miejscowych emerytów składamy tą drogą serdeczne „Bóg zapłać".
Jarosław w styczniu 1937 r.
Żona i dzieci

Za oddanie ostatniej posługi ś. p. mężowi męmu podczas pogrzebu w dn. 11.II.1937 r. składam serdeczne podziękowanie zarządowi Z. Z. M. oraz jego członkom.
Skierniewice, w lutym 1937.
Weronika Śledź

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Głównemu Zarządowi Z. Z. M. w Warszawie za udzielenie mi pomocy prawnej a p. **Dr. Żuniakowi** za gorliwe i skuteczne przeprowadzenie sprawy mojej o podwyższenie zaopatrzenia emerytalnego.
Grodzki Bolesław
emer. masz. par. Bydgoszcz

Składam serdeczne podziękowanie wszystkim kolegom oraz zawiadowcy parowozowni Mołodeczno p. Maksymilianowi **Siuchcie** za wzięcie udziału w uroczystości pożegnalnej z okazji mego przejścia w stan spoczynku w dniu 1.I.1937 r.

Dzień ten będzie najcenniejszą chwilą wspomnień w mojem życiu.

Kolegom, którzy pozostali nadal przy warsztacie swej ciężkiej i odpowiedzialnej pracy zawodowej życzę powodzenia w pracy dla dobra Ojczyzny naszej i na pożytek silnej i jednolitej organizacji Z. Z. M.
Mołodeczno, w lutym 1937.
Józef Wróblewski

Poczuwamy się do obowiązku złożyć tą drogą serdeczne podziękowanie inicjatorom i uczestnikom uroczystości pożegnalnej urządzonej dla nas dn. 15.XII.1936 z okazji przejścia na emeryturę. W szczególności dziękujemy kol. **E. Piątkowskiemu** Prezesowi Okręgu Z. Z. M. w Wilnie za sprawne zorganizowanie uroczystości, p. **inż. Sobieszczańskiemu** za wygłoszenie przemówienia, b. Prezesowi Zw. kol. **Borkowskiemu** i b. wiceprezesowi kol. **Komorowskiemu** za wzięcie udziału w tej uroczystości oraz wszystkim kolegom naszym na niej obecnym za łaskawy współudział i za wytworzenie serdecznego, koleżeńskiego nastroju, będącego dowodem panującej w naszych szeregach związkowych spójni braterskiej.

Żegnając przy tej sposobności kolegów pozostających w służbie czynnej zwracamy się do nich z wezwaniem aby niezłomnie i niezachwianie trwali w szeregach Z. Z. M., organizacji stojącej wysoko, zapewniającej swoim członkom umiejętną i skuteczną pomoc prawną i pracującej dla dobra naszego zawodu oraz Państwa i kolejnictwa polskiego
Kulbicki R. Kondrat Kaz.
Pozniaków Jan Jeleński M.
emeryci K. M. Wilno

Zarządowi Głównemu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce za rychłe wypłacenie odprawy pośmiertnej po ś. p. Józefie Wenclu, maszyniście II kl. parowoz. Stanisławów oraz tym wszystkim, którzy okazali tyle serca w czasie długiej choroby naszego najdroższego Męża i Ojca i oddali mu ostatnią posługę w chwili odprowadzania go na miejsce wiecznego spoczynku, składamy tą drogą serdeczne „Bóg zapłać", a mianowicie:

Przewielebnym Księżom Parafii św. Józefa w Stanisławowie, Zarządowi Parowozowni w Stanisławowie a przede wszystkim panu inż. **Antoniemu Fierichowi,**

Związkowi Zawod. Maszynistów P. K. P. koło Stanisławów, a szczególnie skarbnikowi tegoż związku Panu **Stanisławowi Wiewiórskiemu,** za okazaną mi pomoc przy załatwianiu spraw związanych z pogrzebem,

Kołu Pań przy Rodzinie Kolejowej w Stanisławowie,

Zw. Legionistów Polskich Oddz. Stanisławów,

Zarządu Sokoła IV w Stanisławowie,

Chórowi „Iutnia" przy Parafii św. Józefa w Stanisławowie oraz wszystkim Kolegom i Przyjaciołom.
Józefa Wenclowa z dziećmi.
Stanisławów w lutym 1937.

Zarządowi Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej oraz obrońcy memu p. **Stanisławowi Tarczyńskiemu,** st. asesorowi P. K. P. za gorliwą i skuteczną obronę przed Wyższą Komisją Dyscyplinarną składam tą drogą serdeczne podziękowanie.
Józef Bryczuk
emer. masz. P. K. P.
Stanisławów w marcu 1937 r.

Przedstawicielom administracji P. P. inż. **Reszelskiemu,** nacz. **Haraszkiewiczowi** i masz. instr. **Strusiowi,** Zarządom Okręgu i Koła Z. Z. M. Poznań, oraz wszystkim kolegom, którzy wzięli udział w uroczystym wieczorze pożegnalnym z okazji przejścia naszego w stan spoczynku, składamy tą drogą najserdeczniejsze podziękowanie, zapewniając, że zachowamy na zawsze w pamięci ten, tak miły i pochlebny dla nas dowód serdecznej i koleżeńskiej przychylności.
Z koleżeńskim pozdrowieniem
Grzegorzewski J. Śmiejkowski St.
b. masz. II kl. b. masz. II kl.
Parowozownia Poznań.

ZAMIANA

Pomocnik maszynisty I kl. par. Gdynia D. O. K. P. Toruń pragnie zamienić się na równorzędne stanowisko z kolegą z D. O. K. P. Warszawa, miejscowość obojętna. Służbowe mieszkanie zapewnione. Zgłoszenia pod adresem: **Stanisław Majsnerowski,** Gdynia 4. Osada kolejowa Nr. 8.
J.

KOMUNIKAT

W SPRAWIE ZALEGŁOŚCI W OPŁACANIU SKŁADEK CZŁONKOWSKICH

Nawiązując do komunikatu zamieszczonego w N. 10 (259) „Maszynisty" z r. 1936, str. 78 Prezydjum przypomina ponownie, że zwłoka w opłacaniu składek członkowskich pociąga za sobą utratę prawa do świadczeń udzielanych przez Związek, w szczególności zaś prawa do pomocy prawnej, do zasiłku suspendacyjnego i zapomogi na czas choroby, tudzież do zapomogi pośmiertnej.

Na podstawie uchwały Zarządu Głównego z dn.4.IV.1937 Prezydium będzie w przyszłości stanowczo odmawiać przyznawania świadczeń członkom zalegającym z opłatą składek a wobec tego wzywa raz jeszcze wszystkich kolegów do regularnego i punktualnego uiszczania tych składek.

Równocześnie przypominamy, że koledzy, którzy przeszli w stan spoczynku po XIII Walnym Zjeździe, mają prawo do zapomogi pośmiertnej w wysokości wkładki w K. O. E. tylko pod warunkiem regularnego opłacania składki członkowskiej w sumie 1 zł miesięcznie i że zalegający z opłatą tej składki tracą prawo do zapomogi pośmiertnej bezpowrotnie.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, ⅓ strony — zł. 100,—, ¼ strony — zł. 85,—, ⅛ strony — zł. 50,—, 1/16 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński
Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15